



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. [REDACTED], MT-lid Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.

-

Onze ref.

u-25.071

Datum

29 september 2025

Onderwerp: Reactie MRS naar aanleiding van ontheffingsaanvraag baanonderhoud 2026

Geachte [REDACTED],

Hartelijk dank voor uw brief van 18 augustus 2025 waarin u de MRS vraagt om te reageren op de voorlopige ontheffingsaanvraag van Schiphol voor het reguliere baanonderhoud en rijbaanonderhoud in 2026. De ontheffingsaanvraag van Schiphol is nog niet compleet en daarom zal er in een later stadium een besluit over worden genomen. Dan volgt ook een publieksconsultatie en in die periode zal de MRS een advies uitbrengen. Desalniettemin is de MRS graag bereid om via deze brief een voorlopige reactie op hoofdlijnen te geven en een aantal aandachtspunten te delen.

Schiphol heeft in zijn plannen beschreven welke werkzaamheden gepland staan, wat de gevolgen zijn voor het baangebruik en welke hinderbeperkende maatregelen er worden getroffen. Hieruit blijkt dat er vanwege rijbaanonderhoud minder preferente baancombinaties ingezet worden. Dat leidt tot een toename van de geluidshinder op andere plaatsen in de omgeving; de berekening hiervan zit nog niet in de stukken. De MRS vindt dat baanonderhoud onderdeel is van de normale bedrijfsvoering van de luchthaven en daardoor niet zou mogen leiden tot een toename en/of verplaatsing van de geluidshinder. Ook voor Schiphol geldt dat het binnen de wettelijke normen moet kunnen opereren, net als andere bedrijven doen.

Bedrijfseconomische efficiëntie versus hinder in de omgeving

Er worden in het proces dat Schiphol doorloopt om te komen tot de ontheffingsaanvraag keuzes gemaakt tussen enerzijds de bedrijfseconomische efficiëntie en anderzijds de gevolgen voor de omgeving. De MRS ziet die keuzes samen met de achterliggende afwegingen graag nadrukkelijker terug in het informatiedocument, waarbij de impact van alternatieven wordt besproken. Inzicht in de onderliggende afwegingen maken het voor het bevoegd gezag mogelijk om de keuzes van Schiphol te beoordelen.

Dit zijn voorbeelden van dergelijke keuzes:

- i. De keuze om niet in de wintermaanden onderhoud uit te voeren aan rijbaan A, omdat de bereikbaarheid van het *de-icing*-platform “cruciaal” is. De onderbouwing hiervan ontbreekt. Het informatiedocument gaat niet op alternatieven in, zoals de mogelijkheid voor *de-icing* aan de gate. Als het rijbaanonderhoud in de winter zou plaatsvinden, verlaagt dat de extra hinder in de omgeving.
- ii. De keuze om niet ’s nachts door te werken. Wanneer het werk ’s nachts zou doorgaan, zoals op veel buitenlandse luchthavens gebeurd, kan het baanonderhoud sneller afgerond worden. Dat beperkt de hinder in de omgeving.
- iii. De keuze om *wel* een ontheffing aan te vragen voor het gebruik van de Buitenveldertbaan en dat *niet* te doen voor het gebruik van de Oostbaan. Het verkeersaanbod is onafhankelijk van de weersomstandigheden die zouden leiden tot inzet van de Buitenveldertbaan of van de Oostbaan. Een ontheffing voor het baangebruik helpt vertragingen voorkomen. Het informatiedocument gaat niet in op de vraag waarom vertragingen in het ene geval wel en in het andere geval niet acceptabel zijn.

Geen clustering met groot baanonderhoud

In 2026 vindt er geen groot baanonderhoud plaats, maar wel groot onderhoud aan twee rijbanen ter hoogte van de Zwanenburgbaan. Dit onderhoud zorgt voor langdurig minder preferent baangebruik met waarschijnlijk extra hinder tot gevolg. De ontheffingsaanvraag maakt niet duidelijk waarom het onderhoud aan de rijbanen niet is geclusterd met het groot baanonderhoud aan de Zwanenburgbaan (2023) of het groot onderhoud aan het ILS voor de Zwanenburgbaan (2024).

Clustering van werkzaamheden beperkt de negatieve impact van onderhoud op de hinder en is daarom een belangrijk element uit de Baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Daarnaast vermeldt de website [Minderhinderschiphol.nl](https://minderhinderschiphol.nl) dat de maatregel *Verbeteren planning en strategie baanonderhoud en werkzaamheden* per 2025 is afgerond. Clustering van werkzaamheden is in de uitwerking van die maatregel een belangrijk element. Verder zijn deze type werkzaamheden (onderhoud aan de start-/landingsbaan, rijbaan en ILS) bij het onderhoud aan de Buitenveldertbaan dit jaar wél geclusterd. Gelet op de beleidsmatige aandacht voor het belang van clustering en het feit dat het dit jaar in de praktijk wordt gebracht bij een andere baan is het des te opvallender dat het onderhoud aan de rijbanen van de Zwanenburgbaan volgend jaar apart wordt uitgevoerd. Hierover zou lenW het gesprek met Schiphol moeten aangaan.

Overigens ontbreekt het rijbaanonderhoud in Figuur 5 van het Informatiedocument. Het is onduidelijk of er in de komende jaren opnieuw groot rijbaanonderhoud te verwachten is.

Hindermitigatie

Schiphol doet een aantal voorstellen voor hindermitigerende maatregelen ter ondersteuning van de ontheffingsaanvraag. De MRS zal hierop in het advies per maatregel reageren. Daarop vooruitlopend valt op dat een aantal maatregelen niet specifiek zijn bedoeld om de extra hinder vanwege het baanonderhoud in 2026 te mitigeren. Ze zijn van algemene aard. Daarnaast is maatregel 9 over het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen eerder door Schiphol ingebracht in de balanced approach-procedure. Hiervoor geldt: *you can't have your cake and eat it*. Door deze maatregel is het maximumaantal vluchten als uitkomst van de balanced approach gestegen; het is dubbelop als deze maatregel ook bijdraagt aan goedkeuring van de ontheffingsaanvraag.

Daarnaast gaat de MRS ervan uit dat zoals ieder jaar een externe partij een review zal uitvoeren op de doorlooptijd, met het oog op de impact van (rij)baanonderhoud op de omgeving.

Aanpassing aanvraagprocedure ontheffing

Ten slotte merkt de MRS op dat IenW, Schiphol en LVNL met elkaar in gesprek zijn om de planning van de aanvraagprocedure aan te passen. Het is belangrijk dat de ontheffingsaanvraag in een eerder stadium wordt ingediend en besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden voordat Schiphol de capaciteit voor het volgende gebruiksjaar vaststelt. Dat biedt meer mogelijkheden voor hindermitigerende maatregelen en zorgt voor zekerheid bij zowel omwonenden als de luchtvaartsector. De MRS blijft graag op de hoogte van de voortgang van de gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Khadija Arib

Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol